

LA NOUVELLE FIAT UNO

UNE ÉVOLUTION NON DÉPOURVUE D'INTÉRÊT

Fiat et Renault se sont toujours plus ou moins disputé le leadership européen en ce qui concerne la petite voiture bivalente, ville et route. La première 5 s'est longuement colletée avec la 127, avant que la Super 5 et la Uno en viennent aux mains dans un duel sans merci, souvent arbitré il est vrai par la 205 Peugeot...

Aujourd'hui, alors que le printemps 90 verra très probablement l'apparition de la nouvelle petite Renault, Fiat n'a pas voulu attendre cette nouvelle et certainement très dangereuse concurrente pour soumettre la Uno à un traitement revigorant, destiné à accroître son pouvoir de séduction. J'ai parcouru au volant de cette nouvelle Uno, quelques dizaines de kilomètres, suffisamment pour apprécier les progrès réalisés.

Après avoir longtemps tenu la tête parmi les modèles importés en France, la Uno est actuellement en phase de déclin et occupe la seconde place, largement devancée par la Golf... Dans ces conditions, il devenait urgent pour Fiat de réagir, ce que Turin n'a pas manqué de faire, aussi bien sous l'angle esthétique qu'à propos de la mécanique. En premier lieu, la carrosserie a été modernisée par l'adjonction d'un nouvel avant et aussi d'un hayon modernisé, dont le dessin n'est pas sans rappeler celui de la Tipo.

Il est juste de reconnaître que cette évolution dont on pouvait craindre le pire — un mariage Uno/Tipo semble contre nature — a été réalisée au contraire dans d'excellentes conditions. La longueur hors-tout est passée de 3,64 à 3,68 mètres et la largeur de 1,54 à 1,55 mètre mais la nouvelle calandre abaissée, ses groupes optiques minces, son capot fortement incliné et son important pare-chocs ont bonne allure. De nouvelles protections ainsi que des enjoliveurs affleurants se remarquent sur les flancs, tandis que l'arrière exhibe sans fausse honte un hayon

genre Tipo mais réalisé en tôle emboutie, avec, là également, des pare-chocs plus importants.

Au point de vue mécanique, trois des six moteurs essence sont nouveaux : le Fire 1100, 57 ch à 5 500 tr/mn ; le 1400ie, 1 372 cm³ à injection, 72 ch à 6 000 tr/mn qui vient tout droit de la Tipo et le 1400ie Turbo à injection électronique multipoint qui ne développe pas moins de 118 ch à 6 000 tr/mn, ce qui représente quand même 86 ch au litre de cylindrée !

Les modèles 1400 sont équipés d'une boîte de vitesses provenant elle aussi de la Tipo tandis que les boîtes d'origine Uno des petits modèles ont été garnies de nouveaux synchros destinés à faciliter les manipulations. On compte également en diesel une 1.7 D/DS 1 697 cm³, 58 ch à 4 600 tr/mn et une Turbo D 1 367 cm³, 72 ch à 4 000 tr/mn, munie, elle aussi, d'une boîte Tipo et annoncée pour une vitesse de pointe de 168 km/h !

L'aérodynamisme a évolué favorablement, surtout en fonction de l'abaissement de l'avant et de l'amélioration de son étanchéité. Les enjoliveurs affleurants ainsi que le nouvel hayon ont également exercé une influence bénéfique et le Cx évolue selon les versions entre 0,30 et 0,34. En progressant sous cet angle, la Uno a également gagné en insonorisation, grâce à une nouvelle suspension-moteur (avec cale hydro-élastique sur les versions les plus puissantes), à une nouvelle admission et à une insonorisation plus poussée du compartiment moteur.

Intérieurement, la planche de bord

a été partiellement redessinée. On remarque en tout premier lieu un aspect de surface en grand progrès, avec un nouveau combiné et une console. Les commandes des projecteurs, des clignotants et des essuie-glaces sont maintenant situées sur la colonne de direction. Les sièges ont été redessinés.

Pour un premier contact, j'ai eu l'occasion de conduire une 60 SX 57 ch et une 70 SXie 72 ch. Le moteur Fire 57 ch se distingue, comme dans ses plus petites versions, par un fonctionnement allègre et assez discret mais si la boîte a effectivement progressé, sa maniabilité ne compte tout de même pas parmi les meilleures réalisations du genre.

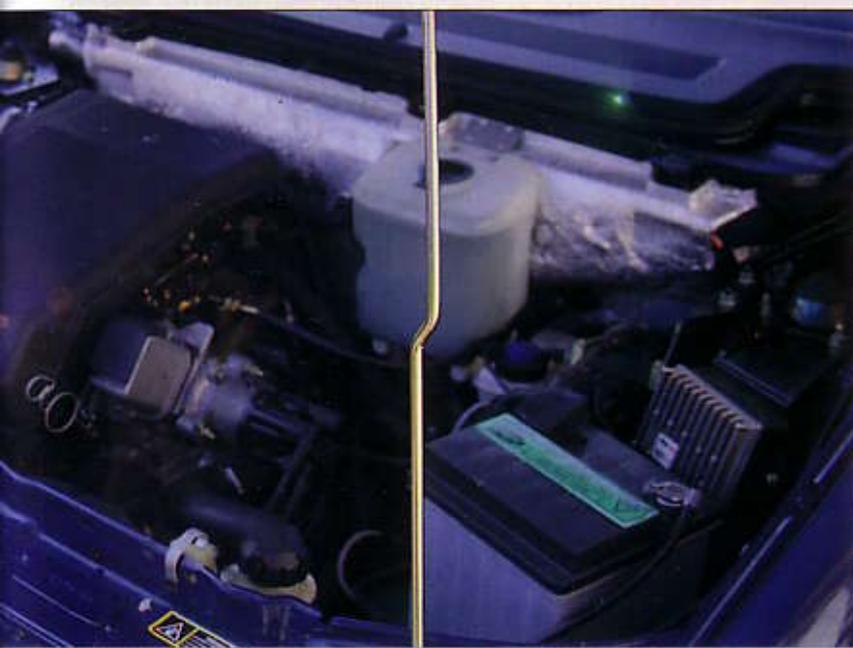
La nouvelle 70 ch est en revanche très agréable à conduire et sa vélocité nouvelle ne fait aucun doute puisque, tout chronométrage mis à part, j'ai pu à plusieurs reprises accrocher près de 190 compteur sur autoroute... Le moteur est vif, discret, prompt à monter en régime et la boîte est très maniable, avec une tendance au roulis sans doute moins accusée. Donc, de ce côté, le progrès semble important avec, aussi bien sur l'une ou l'autre des deux versions une présentation extérieure et intérieure très avenante.

Ainsi rajeunie, la Uno pourra sans doute engranger un bon lot de commandes durant l'hiver, en attendant la nouvelle Renault qui devrait, a priori, faire montre des qualités inhérentes à une voiture de la génération suivante. Et, bien entendu, il restera à Fiat à faire bon usage du facteur prix...

André COSTA



Les nouveaux moteurs 57 et 70 ch (ci-dessus) se distinguent par un allant et une discrétion particuliers tandis que l'avant plongeant (en haut) et l'arrière style Tipo (ci-contre) procurent à l'ensemble un aspect nouveau et sympathique.



**Le nouveau
tableau de bord
(en haut) est
indéniablement
en progrès,
tandis que le
volume du coffre
(ci-contre) se
trouve
légèrement
augmenté. Et le
tout donne un
profil plus
svelte...**

